

ehbildu

“Ezkerraldea Meatzaldea”

“Busturialdea Lea Artibai”

“Nerbioi Arratia Durangaldea”

“Txorierri Mungialdea”

“Enkarterri”

eta “Uribe Kosta”

**errepide bidezko bidaiarien erabilera orokorreko
garraio erregularreko zerbitzu publikorako
aurreproiektuei ALEGAZIOAK**

2026ko maiatza

Raul Méndez Urigoitiak, 30.649.818H NAN zenbakiarekin, jakinarazpenetarako Buenos Aires kalea 2, 48001 Bilbo (Bizkaia) helbidean edo bizkaia@ehbildu.eus helbide elektronikoa, **EH BILDU BIZKAIA**ren izenean eta hura ordezkatzuz, honako hau azaltzen du:

Garraioak, Mugikortasuna eta Turismoa Sustatzeko Foru Diputatuaren apirilaren 1eko 189/2026 foru aginduaren bidez, Bizkaibusen «Ezkerraldea Meatzaldea», «Busturialdea Lea Artibai», «Nerbioi Arratia Durangaldea», «Txorierrri Mungialdea», «Enkarterri» eta «Uribe Kosta» errepide bidezko bidaiarien erabilera orokorreko garraio erregularreko zerbitzu publikorako aurreproiektuak onartu dira.

2026ko apirilaren 21eko Bizkaiko Aldizkari Ofizialean iragatzen da hilabeteko informazio publikoko epea irekitzen dela, 2026ko apirilaren 22tik maiatzaren 22ra arte.

Ezarritako epearen barruan, aurreproiektuaren dokumentazioa aztertu ondoren eta eskubide hori baliatuz, honako **ALEGAZIO** hauek aurkezten ditu:

1. ALEGAZIOA.

BIZKAIBUS ZERBITZUAREN PUBLIKOTASUNARI BURUZKOA.

- a. Bizkaibus zerbitzua enpresa publiko baten bidez zuzenean kudeatzearen bideragarritasun teknikoa, ekonomikoa eta juridikoa aztertzea.**
- b. Zerbitzua publiko bihurtzeko eredu baterantz pixkanaka aurrera egitea.**
- c. Zuzeneko kudeaketa-sistema baten bidez ustiatzea gutxienez 6 aurreproiektuetako bat.**

Arrazoiketa

Bizkaibusen zerbitzua interes orokorreko funtsezko zerbitzua da, eta funtsezkoa da Bizkaiko Lurralde Historikoan mugikortasuna, lurralde-koheretza, aukera-berdintasuna eta ingurumen-jasangarritasuna bermatzeko.

Bizkaibusen zerbitzua emakida pribatuen bidez ustiatzeak, zeinak garraioaren multinazional handien esku geratzen baitira, etengabeko arazoak sortu ditu azken 15 urteetan: arazo ekonomikoak, lan gatazkak, kudeaketan eta autobusen mantentze-lanetan gabeziak, eta horrek zuzenean eragiten du zerbitzuaren kalitatean.

Emakiden bidezko kudeaketak berekin dakar enpresa-onurako marjina bat sartzea, bai eta kontratua gainbegiratzeari lotutako kostuak eta egon daitezkeen gatazkak edo kontratu-aldaketak ere.

Garraio publikoak ez luke negozio bat izan behar, eskubide bat baizik. Horregatik, kudeaketa interes publikora bideratu behar da lehentasunez, eta ez onura ekonomikoak lortzera.

2. ALEGAZIOA.

GAUEKO ZERBITZUAK EMATEARI BURUZKOA.

Aurkeztutako aurreproiektuen barruan aztertu behar da gaueko zerbitzuak ezartzeko aukera, Bizkaibusen zerbitzu berria abian jartzean argi gera dadin zerbitzu hori emango den ala ez, eta zer baldintzatan.

Arrazoiketa

Aurreproiektuetako batek ere ez dio heltzen autobus zerbitzua gaueko ordutegian emateari. Eztabaida hori gaur egun mahai gainean dago Bizkaiko gizartean, eta edozein erabakik baldintzatu dezake plantillen dimentsionamendua, autobus kopurua, egin beharreko kilometroak eta, beraz, aurreproiektuek jasotzen dituzten kalkulu ekonomikoetan adierazpen zuzena izan dezake.

Bizkaibusen gaueko zerbitzuen ezarpenak mugikortasunerako eskubidea berdintasun-baldintzetan bermatzeko, bide-segurtasuna hobetzeko eta garraioaren ingurumen-inpaktua murrizteko beharrari erantzun behar dio. Era berean, lurralde-kohesioari eta mugikortasun inklusiboagoari laguntzen dio, batez ere metro edo tren zerbitzurik ez duten eskualdeetan.

Horrekin batera, gaueko zerbitzuak ezartzearekin batera, segurtasun-sistema integral bat ezarri behar da, plangintza, teknologia, poliziekin koordinazioa eta langileen laguntza uztartuko dituena. Neurri horiek gidariak babesteaz gain, zerbitzuaren kalitatea eta erabiltzaileen konfiantza hobetzen dituzte.

3. ALEGAZIOA.

LAN-BALDINTZEI BURUZKOA.

- a. Kontratuetan klausulak txertatzea, zerbitzuarekiko eta enpresarekiko zuzeneko lotura zehazteko, lan-baldintzei, antzinatasunari eta eskuratutako eskubideei eutsiz.**
- b. KPlari nolabaiteko erreferentzia ezartzea, Bizkaibuseko langileen erosteko ahalmena indize horren arabera bermatzeko.**
- c. Aldundiaren eta enpresen artean kontratu-malgutasun handiagoa bermatuko duten klausula sozialak txertatzea.**
- d. Bizkaibus sistema osoan lan-baldintzak homogeneizatzeko bidean aurrera egitea, horretarako neurri zehatzak definituz.**
- e. Azpikontratututako enpresetako langileak identifikatzea eta aurreproiektuen lan-kostuen egituraren sartzeara.**

Arrazoiketa

Ezinbestekoa da Bizkaibus zerbitzuari lotutako plantillen lan-bermeak indartzea, enpleguaren egonkortasuna eta lan-baldintzen mantentzea bermatuko duten nahitaezko subrogazio-klausulak ezarriz. Klausula horietan, soldata-desberdintasunak kontuan hartu beharko dira, bai eta baimenetan eta eskubideetan ere. Bizkaibuseko langile guztien lan-baldintzak homogeneizatzeko ahalegina egin beharko da.

Bestaldetik, Azpikontrataturako enpresetako langileak pixkanaka garraio-sistema publikoan integratzeari ere aurre egin beharko zaio. Kolektibo horiek identifikatuz eta aurreproiektuen edukian sartuz. Langile azpikontratatu hauek (garbiketa eta beste zerbitzu osagarriak), gehienetan, etengabe egiten dute lan instalazio beretan, baina lan-baldintza prekarizatuagoetan eta Bizkaibusen zerbitzuaren kalitateari egiten dioten ekarpena kontuan hartu gabe.

4. ALEGAZIOA.

INSTALAZIOEI ETA AUTOBUSEN MANTENTZE-LANEI BURUZKOA.

- a. **Baliabideen eskusibotasuna eta kontrola.** Bizkaibusen instalazio eta baliabideen erabilera eskusiboa ezartzea zerbitzu publikorako, langile eta jarduera baimenduen sarbidea mugatuz. Sarbide-kontrolak ezartzea eta baliabideen eta langileen gutxieneko zuzkidura zehaztea, erabilera bidegabeak saihesteko.
- b. **Ikuskapena eta zehapenak.** Baliabideen erabilera kontrolatzeko eta jarraipena egiteko sistemak ezartzea, aldizkako auditoretzak eginez. Zehapen argiak ezartzea baimendu gabeko erabileren edo ez-betetzeen aurrean, zigor ekonomikoak eta kontratu-neurriak barne.

Arrazoiketa

Zuzeneko kudeaketak eta kontrol publiko handiagoak, 1. alegazioan eskatu dugun bezala, aukera ematen dute enpresa-talde handiek baliabideak partekatzea saihesteko, eta bermatzeko instalazioak eta baliabide materialak kontratatutako zerbitzu publikoa emateko soilik erabiltzen direla.

Beraz, eta APARKABISAren instalazioetan azken 15 urteetan gertatutakoa ikusita, beharrezkotzat jotzen da Bizkaibusen zerbitzuari lotutako instalazioen eta baliabide materialen erabileraren gaineko kontrola indartzea, zerbitzu publikoari kotxetegiak eta tailerrak eskusiboki atxikiz, espazioen mugaketa fisikoa eta funtzionala eginez, eta sarbideak eta trazabilitatea kontrolatzeko sistemak ezarriz.

Era berean, kontrolerako eta ikuskaritzarako mekanismoak ezartzea proposatzen da, bai eta zehapen-araubide espezifikoa bat ere, instalazio horiek behar ez bezala erabiltzen badira edo baimenik gabe hirugarrenei lagatzen bazaizkie; horrela, baliabide publikoen efizientzia, gardentasuna eta erabilera zuzena bermatuko dira.

Azken batean, zerbitzuaren kalitatea baliabide teknikoan eta giza baliabideen behar adinako zuzkiduraren mende badago zuzenean, diru publikoarekin finantzatutako baliabide horiek zerbitzu publikora soilik bideratu behar dira.

5. ALEGAZIOA.

ERABILTZAILEEI ARRETA EMATEKO ETA LANERAKO TRESNA GISA EUSKARA ERABILTZEARI BURUZKOA.

- a. Bizkaibusek ematen dituen zerbitzu guztietan herritarrek arreta euskaraz jasotzeko duten eskubidea modu eraginkorrean bermatzea.** Nahitaezko hizkuntza-eskakizunak ezarriko dira jendaurreko zuzeneko arretako postuetarako, betetzen diren funtzioetara egokituta eta erabiltzaileekin komunikatzeko kanal guztiak (seinaleztapena, megafonia, aplikazio digitalak, telefono bidezko eta aurrez aurreko arreta) bi hizkuntzetan eskuragarri.
- b. Zerbitzuaren barne-funtzionamenduan euskara erabilera normaleko hizkuntza gisa txertatzea.** Hizkuntza-normalizaziorako plan espezifiko bat egin eta onartuko da Bizkaibusentzat, helburu neurgarri eta egutegidunekin. Euskararen erabilera bermatuko da barne-dokumentuetan, prestakuntzan, jarraibide operatiboetan eta komunikazioetan. Nahitaezko hizkuntza-klausulak sartuko dira kontratazio-pleguetan, langileen hizkuntza-gaitasuneko gutxieneko baldintzak jasotzen dituztenak.

Arrazoiketa

Bizkaiko Foru Aldundian bertan eta beste garraio-operadore batzuetan (Euskotren edo Metro Bilbao) garatzen ari den bezala, Bizkaibusen euskararen normalizazioa ez da elementu osagarritzat hartu behar, baizik eta zerbitzu publikoaren kalitatearen eta herritarren hizkuntza-eskubideak betetzearen funtsezko zatitzat. Beraz, ezinbestekoa da aurreproiektuek, etorkizuneko proiektuek eta baldintza-agiriek arreta arlo horretan jartzea.

Bizkaibusen euskararen erabilera, orain arte defizitariora izan dena, indarrean dagoen arau-esparruan oinarritu behar da; izan ere, esparru horrek aitortzen du herritarrek eskubidea dutela Administrazioarekin bi hizkuntza ofizialetako edozeinetan harremanetan jartzeko, eta botere publikoek euskararen normalizazioa bermatzeko betebeharra dutela.

Bizkaibusen euskara zerbitzu eta lan hizkuntza gisa sartzea ez da aukera diskrezionala, hizkuntza-eskubideen arloan indarrean dagoen arau-esparrutik eratorritako betebeharra baizik, eta eskubide horiek benetan betetzen direla eta Bizkaiko garraio publikoko gainerako operadoreekin homogeneizatzen direla bermatzen duten tresna juridikoen eta kontratu-tresnen bidez artikulatu behar dira.

6. ALEGAZIOA.

ERREPIDE BIDEZKO GARRAIO PUBLIKOAREN IRISGARRITASUN UNIBERTSALARI BURUZKOA.

- a. Irisgarritasuna ebaluatzea eta kontrolatzea.** Bizkaibus zerbitzuaren irisgarritasun-maila etengabe ebaluatzeko sistema bat ezartzea, aldizkako auditoretzen, adierazle neurgarrien eta erreklamazio-kanal eskuragarrien bidez. Era berean, erabiltzaileek eta ordezkari-erakundeek parte hartzeko mekanismoak sartzeko proposatzen da, hutsuneak atzematea eta etengabeko hobekuntza bermatzeko.
- b. Zehapen-araubidea eta neurri zuzentzaileak irisgarritasunaren arloan.** Zehapenen araubide espezifiko bat ezartzea, zigor ekonomikoak eta kontratuei dagozkienak barne. Araubide horrek, gainera, zehaztutako epeetan neurri zuzentzaileak hartzeko betebeharra jasoko du.

Arrazoiketa

Irisgarritasuna ez da aukerako hobekuntza, Bizkaibusek ematen duen zerbitzu publikoaren legezko betebeharra eta funtsezko elementua baizik.

Legeak betetzeaz gain, irisgarritasun unibertsalaren, pertsona guztientzako diseinuaren eta Bizkaibuseko autobusetan sartzeko diskriminaziorik ezaren printzipioa bermatu behar da.

Horretarako, aurreproiektuetan jasotako diseinu-baldintza teknikoez gain, kontrol, ebaluazio eta partaidetza sistemak ezarri beharko dira, irisgarritasuna benetan betetzen dela bermatuko duten jarraipen-mekanismoak ezartzeko helburuarekin.

Gure ustez, irisgarritasunak errealia izan behar du, eta ez asmo-adierazpen bat bakarrik. Horregatik, beharrezkotzat jotzen dugu kontrolerako sistema bat ezartzea, irisgarritasun baldintzak ez betetzeagatik zigorak ezarriko dituen, eta epe zehatzetan neurri zuzentzaileak hartzeko betebeharra izango duena.

Irisgarria ez den garraio publikoa ez da benetan publikoa, eta hori izan behar da Bizkaibusen funtsezko printzipioetako bat.

Erabiltzaileentzako informazioaren arloan irisgarritasun unibertsaleko irizpideak betetzea ez da atal honetan jasotzen, baizik eta hurrengo atalean, ikusmenaren, entzumenaren eta beste gaitasun kognitibo batzuen bidez informazioa eskuratzeari buruzkoan.

7. ALEGAZIOA.

AUTOBUSAREN BARRUKO ETA KANPOKO INFORMAZIOARI BURUZ (FINKOA ETA ONLINE) ETA IRUDI KORPORATIBOARI BURUZKOA.

- a. Erabiltzaileei ematen zaien informazioan derrigorrezko estandarrak eta kalitatezkoak ezartzea.** Informazioa denbora erreal fidagarrian eta kanal guztietan eskuragarri eskainiko da, zerbitzu guztiak plataforma digital bateratu batean integratuko dira, eta irisgarritasun unibertsaleko irizpideak beteko dira (ikusmena, entzumena eta kognitiboa).
- b. Langileen uniformetasuna nahitaez arautzea.** Bizkaibusen irudiarekin bat datorren diseinu komuna ezartzea, operadore guztien uniformeen homogeneotasuna bermatzeko ezaugarri eta kalitate bereberekin..

Arrazoiketa

Aurreproiektuek informazio-sistemak deskribatzen dituzte, baina ez dute kalitate-eskakizunik edo kontrol-mekanismorik ezartzen, eta horrek eragotzi egiten du informazio homogeneoa, eskuragarria eta fidagarria bermatzea.

Gaur egungo araudia ekipamenduak deskribatzera mugatzen da, sistema osoan behar bezala funtzionatzen dutela eta homogeneoak direla bermatu gabe.

Aurreproiektuek irudi-elementuak jasotzen dituzte, baina ez dute bermatzen zerbitzua publiko gisa erabat identifikatzea, eta enpresa emakidadunen zeharkako presentzia ahalbidetzen dute.

Gidarien, ikuskatzaileen edo mantentze-lanetako langileen uniformearen erreferentzia ekonomikoa baino ez da, zerbitzu publikoarekiko irudi, identifikazio edo koherentzia irizpiderik ezarri gabe.

Erabiltzailearentzako informazioa eta irudi korporatiboa zerbitzu publikoaren kalitatearen funtsezko elementuak dira, eta estandar teknikoen, eska daitezkeen kontratu-betebeharren eta sistema osoan benetan eta homogeneoki betetzen dela bermatuko duten kontrol-mekanismoen bidez bermatu behar dira.

8. ALEGAZIOA.

KUDEAKETA-EREDUARI ETA ZERBITZUAREN KOSTUAK KALKULATZEKO SISTEMARI BURUZKOA.

- a. Jardueraren eta eraginkortasun-helburuen betetze-mailaren nahitaezko adierazleak sartzea,** ratio ekonomikoak eta produktibitate-ratioak barne hartzen dituztenak (kilometroko kostua, bidaiari bakoitzeko kostua, etab.), zerbitzuaren eraginkortasuna ebaluatu eta hobetzeko.
- b. Adierazle horien benetako jarraipena egiteko aldizkako auditoriak ezartzea.**

Aurreproiektuek duten kostuen egitura nahiko osatutzat jo daiteke, baina neurtzen diren parametro gehienetan xehetasunik ez izateak kudeaketaren zurruntasun-egoera ez desiragarria erakusten du, zerbitzuaren eskaintzan malgutasun handiagoa eskaini nahi bada.

Kostuetan zuzenean integratutako enpresa-irabazi aseguratua (~% 5) sartzen da. Horrek esan nahi du inbertsioa eta arriskua publikoa dela, baina, hala ere, etekina pribatua da, lortzen diren emaitzak kontutan hartu barik.

Ereduan hutsune garrantzitsuak daude, aurreproiektuetan ez baitira behar beste garatzen kontrol ekonomiko errealeko mekanismoak: kostuen auditoria independenteak, eraginkortasunik ezari lotutako zigorrak, kostuak murrizteko edo berritzeko pizgarriak edo operadoreen arteko ebaluazio konparatiboa.

Aurreproiektuek kostu osoak kalkulatzeko eredu bat eratzen dute, baina kostuen aintzatespenean eta bermatutako oreka finantzarioan oinarritua, kontroleko, eraginkortasuneko eta hobekuntzarako pizgarrietako mekanismo eraginkorrik gabe, eta horrek baliabide publikoen erabilera ez optimoa ekar dezake.

Kudeaketa ekonomikoaren eredian atzemandako ahuleziak agerian uzten dituzte emakida-ereduaren egiturazko mugak. Ildo horretan, erakunde publiko baten bidezko zuzeneko kudeaketak, 1. alegazioan eskatu dugun bezala, aukera emango luke gastua gehiago kontrolatzeko, etekin industrialeko marjina ezabatzeko eta efizientziara eta interes orokorrera argiago bideratzeko, baliabide publikoen erabilera arrazionalagoa eta gardenagoa bermatuz.

9. ALEGAZIOA.

LURRALDE-ESTALDURARI ETA LURRALDEKO PUNTU ESANGURATSU ETA GILTZARRIETARAKO SARBIDEARI BURUZKOA.

- a. Lurralde osoan gutxieneko zerbitzu-estandar bat ezartzea, irisgarritasun erreal eta ez soilik nominala bermatuko duena.** 30 minutuko gutxieneko maiztasunak finkatzea hiri edo hiriarteko lineetarako, eta 60 minutukoak landa eremuetarako. Gutxieneko ordu-zabaltasuna finkatzea, zerbitzua 06:00ak baino lehen hasi eta 22:30ak baino geroago amaituz. Asteburuetan eta jaiegunetan zerbitzua bermatzea.
- b. Zerbitzuaren plangintzan hondartzak eta eskualde-izaerako osasun-zentroak lehentasunezko mugikortasun-gune gisa berariaz identifikatzea, eta sarearen diseinuan integratzea.** Zerbitzu-errefortzu sistematikoak (ez puntualak) ezartzea eskari handiko aldietan, bereziki uda-sasoian, hondartzetara sartzeko. Eskualdeko ospitale adierazgarritzat Gorniz, Gernika eta Santa Marina hartuko dira, baita Bermeoko, Zaldibarko eta Zamudioko osasun mentaleko zentroak ere.

Arrazoiketa

Aurreproiektuek estaldura geografiko zabala bermatzen dute, baina ez dute bermatzen irisgarritasun eraginkorrik zerbitzuaren maiztasunari, ordutegiari eta jarraitutasunari dagokienez, batez ere landa eremuetan.

Osasun, hezkuntza eta lan zentroekiko konexioak aurreikusten badira ere, ez dute nolabaiteko garrantzia duten batzuk jasotzen, eta ez da agerian uzten ekipamendu horiek eskuratzeko benetako beharretan oinarritutako plangintzarik.

Proposatutako ereduak zentraltasun handiko egitura bat du Bilbon, eskualdeen arteko lotura mugatua, eta horrek lurraldeen arteko desberdintasunak sor ditzake.

Sarearen plangintzak lurralde-estaldura ez ezik, jarduera-polo nagusietarako irisgarritasun erreal eta eraginkorra ere bermatu behar du, maiztasunean, ordutegietan edo konektibitatean dauden desberdintasunek zerbitzu publikorako sarbidean desberdintasunak sortzea saihestuz.

Egiaztatu da aurreproiektuek zerbitzuaren lurralde-estaldura jasotzen dutela oro har, kostaldeko udalerriekiko eta osasun-ekipamendu jakin batzuekiko loturak barne. Hala ere, ez da identifikatzen gizartearen eta urtaroen eskari handiko guneetarako sarbide egokia bermatzera bideratutako plangintza espezifikorik, hala nola Bizkaiko kostaldeko hondartzetarako eta osasun-arloko zentro espezializatu jakin batzuetarako, bereziki osasun mentaleko arretari lotutakoetarako.

10. ALEGAZIOA.

NEURRI ADIERAZGARRIENEN ERAGINARI BURUZKOA (INTERMODALITATEA, TRANSBORDOAK, TARIFA-SISTEMA...).

- a. Intermodalitate erreala ziurtatzea, ez kontzeptuala soilik.** Garraiobideen arteko gehieneko konexio-denbora bermatua ezarriz eta autobusaren eta trenbidearen/metroaren arteko nahitaezko ordu-koordinazioa ezarriz.
- b. Lineen eta garraiobideen arteko ordutegi-koordinazio eraginkorra bermatzea.** Gehienezko itxaronaldiak ezarriz transbordoetan. Nodoak konexio fisiko egokiarekin eta seinaleztapen argiarekin diseinatu. Transbordoei buruzko informazio integratua denbora errealean txertatu.
- c. Tarifa-sistemak mugikortasuna kudeatzeko eta garraio publikoa sustatzeko duen ahalmena hedatzea.** Tarifa-sistema garraio publikoko politiketan tresna aktibo gisa erabiliz.

Arrazoiketa

Aurreproiektuek hainbat kontzeptu jasotzen dituzte, hala nola intermodalitatea, transbordoak edo tarifen integrazioa ikuspegi teoriko batetik, baina ez dute mekanismo operatiborik, kalitate-estandarrik edo erabiltzaileen mesederako benetan funtzionatzen dutela bermatzeko betebeharririk ezartzen.

Ikuspegi global koherentea baina osatu gabea planteatzen da, alderdi positiboak dituen, hala nola sistemaren ikuspegi integratua, eraginkortasunaren aldeko apustua (etapa anitzekoa, trenbide-sarea) eta mugikortasun jasangarriari buruzko araudiekin koherentea dena. Baina, era berean, mugak ditu, hala nola zehaztasun operatibo falta, erabiltzailearen esperientzia errealearen ikuspegi ahula eta eska daitezkeen betebeharren gabezia.

Aurreproiektuek intermodalitatea hartzen dute sistemaren printzipio orokor gisa, eta trenbidea ardatz egituratzailetzat hartzen dute. Hala ere, ez da zehazten funtzionamendu eraginkorra bermatzeko duen mekanismo zehatzik, eta ez da helburu operatiborik ezartzen moduen arteko koordinazioari dagokionez.

Tarifa-sistema funtsezkoa da garraio publikoaren engranajea, eta inplikaturik dago aurreproiektuetan, baina ez da garatu. Tarifak eta diru-sarreraren aurreikuspena aipatzen dira, baina Barik sisteman sartzea ere. Baina tarifa-eredua ez da politika publikoko tresna gisa garatzen. Ez dira egungo deskontuak zehazten, ez doako transbordoak, ezta Diputazioak berak aurreikusten duen gune kopuruaren murrizketa nahi izanez gero ere. Era berean, ez du ikuspegi sozialik, ez baita kolektibo zaurgarrientzako neurri espezifikorik hartzen, eta ez dira errentak tarifen oinarritzko elementu gisa ezartzen. Azkenik, tarifak ez dira lotzen garraioaren erabilera hobetzearekin eta ibilgailu pribatuaren erabilera murriztearekin.

Intermodalitatea, transbordoak eta tarifa-integrazioa funtsezko elementu operatibo gisa eratu behar dira, eta ez kontzeptualak soilik, zerbitzuaren kalitatea eta garraio-sistema benetan integratua bermatuz.

11. ALEGAZIOA.

ZERBITZUAREN ESKAINTZA OROKORRARI ETA HAREN DIMENSIONAMENDUARI BURUZKOA.

- a. Zerbitzuaren doikuntza dinamikorako mekanismoak ezartzea, eskaintza aldian-aldian berrikusteko, bilakaera demografikoaren eta mugikortasun-patroien aldaketen arabera.**
- b. Sistemak eskariaren aldaketen aurrean erantzuteko duen gaitasuna hobetzea.** Flota egokigarritasun eta eraginkortasun irizpideekin dimentsionatuz, eta zerbitzuaren kudeaketa dinamikoko sistemak ezarriz.
- c. Ez da nahikoa dagoen zerbitzua mantentzea.** Beharrezkoa da eraldatzea, egungo beharrei erantzun diezaien, garraio publiko erabilgarria, malgua eta Bizkaiko gizarte eta lurralde errealitatera egokitua bermatuz.

Arrazoiketa

Aurreproiektuek dimentsionamendu "ustiatzailea" dute ardatz, autobus-lineetan jardutea oinarri hartuta, eta ez eskaera errealerara bideratutako dimentsionamendua. Esplizituki aitortzen dute ibilbideetan edo egituren aldaketa esanguratsuak egiten dituztela eta, neurri handi batean, dagoen sarea erreproduzitzen dutela.

Aurreproiektu horiek zerbitzuaren jarraitutasuna bermatzen dute, haren egiturazko berrikuspen sakona bilatu beharrean. Bizkaibusen egungo zerbitzua 2014tik dago indarrean, eta ez da aurreikusten berria 2029ra arte ezartzea. 15 urteko ustiapena nahikoa denbora da sakoneko eraldaketa baten aldeko apustua egiteko, eta ez jarraitutasunaren aldekoa.

Ibilgailuen flota sistemaren egonkortasunerako pentsatuta dago, ez aldaketa eta behar berrietara egokitzeko. Egonkorra eta koherentea da ikuspegi operatibotik, baina ez dago malgutasunik eskaera berrietara egokitzeko, eta ez da aurreikusten eredu malgurik eskariaren araberako garraiorako edo planifikatu gabeko errefortzuetarako.

Sistema egin beharreko kilometroetan dago dimentsionatuta, ez desplazamenduaren eraginkortasunean. Ez da aztertzen abiadura komertziala, ezta ibilgailu pribatuarekiko lehiakortasuna ere. Era berean, ez dago lehentasun-neurri espliziturik (autobus-erreiak, semaforoak), ezta bidaia-denborak murriztekorik ere.

Azken batean, eskaintza-eredua behar bezala dimentsionatuta dago ikuspegi kuantitatibo batetik, baina ez ikuspegi funtzional batetik, ez baitago behar bezala lotuta eskari errealekin, zerbitzuaren eraginkortasunarekin edo malgutasun- eta egokitzapen-irizpideekin.

12. ALEGAZIOA.

AURREPROIEKTUEI EGINDAKO EKARPEN NAGUSIAK ESQUALDEKA.

12.1. EZKERRALDEA MEATZALDEA.

- a. Aurreproiektuak maiztasunak eta zerbitzuak murrizten ditu, egungo garraio publikoaren eskaintza okertuz.
- b. Funtsezko zuzeneko loturak galtzen dira, batez ere Bilboko erdigunearekin, ospitaleekin eta unibertsitatearekin.
- c. Ereduak optimizatu eta bermatu gabeko transbordoetan oinarritutako eskema baterantz mugitzen du sistema.
- d. Bilboko erdialderainoko ibilbidea kentzeak aldaketa gehigarriak egitera eta bidaiadentzarako areagotzera behartzen du.
- e. Ahuldu egiten da osasuna, hezkuntza eta enplegua bezalako funtsezko zerbitzuetarako benetako sarbidea.
- f. Meatzaldean eta batez ere udalerrri periferikoetan eragin bereziki negatiboa dute konektibitatean.
- g. Funtsezko ordutegietan (arratsalde, gau eta asteburuetan) zerbitzuak murriztu egiten dira.
- h. Eskuinaldearekiko lotura hausten da, eta lurralde-harreman estrategikoak galtzen dira.
- i. Ereduak garraio publikoaren menpekoagoak diren kolektiboak zigortzen ditu, desberdintasunak areagotuz.
- j. Aurreproiektuak bere helburuen aurka egiten du, garraio publikoa ez baita ibilgailu pribatua bezain erakargarria.

12.2. BUSTURIALDEA LEA ARTIBAI.

- a. Aurreproiektuak ez ditu egiturazko ildoak nabarmen aldatzen, eta ez du zerbitzua benetan hobetzen.
- b. Lurralde-estaldura hobetzen da, baina maiztasun eskasekin, benetako erabilgarritasuna mugatzen baitute.
- c. Ereduak bi ordura arteko zerbitzuak finkatzen ditu landa-linea askotan.
- d. Egindako hobekuntzak puntualak dira, eta ez datoz bat mugikortasun-estrategia global batekin.
- e. Bilborako sarbidea mugatua da oraindik, eta ez da oso lehiakorra denboran eta maiztasunean.
- f. Funtsezko zerbitzuekiko konexioak badaude, baina ez dute bermatzen benetako beharretara egokitutako benetako sarbidea.
- g. Hondartzek eta urtaro-eskari handiko guneek ez dute zerbitzua behar bezala sendotzen.
- h. Ordu-tegiak homogeneizatu egiten dira, zerbitzuaren kalitatea eta eskarira egokitzea murriztearen kontura.
- i. Eskualdeko sareak hobera egin du diseinuan, baina ahula izaten jarraitzen du konektibitateari eta barne-koordinazioari dagokienez.
- j. Ereduak anbizio falta erakusten du garraio publikoarekiko mendekotasun handia duen lurralde batean.

12.3. ENKARTERRI.

- a. Aurreproiektuak hobekuntza partzialak sartzen ditu, baina ez ditu konpontzen eskualdeko konektagarritasun eta irisgarritasun defizit estrukturalak.
- b. Bilbo-Balmaseda linea nagusia indartu egiten da, baina oraindik ere gabeziak ditu ordutegiari, edukierari eta zerbitzuaren zabaltasunari dagokienez.
- c. Bilbo Intermodalean zerbitzua amaitzeak hirigunerako benetako irisgarritasuna mugatzen du, eta transbordo gehigarriak egitera behartzen du.
- d. Landa-eremu sakabanatuenean sarbide eraginkorreko arazoekin jarraitzen dute, maiztasuna hobetu arren.
- e. Lineak berrantolatzeak egitura hobetzen du, baina Balmasedan gehiegizko transbordoak sortzen ditu.
- f. Lineen arteko ordutegi-koordinaziorik ezak sistemaren eraginkortasun globala murrizten du eta joan-etorriak zailtzen ditu.
- g. Oinarrizko zerbitzuen (ospitalea, unibertsitatea) estaldura hobetu egiten da, baina maiztasunari eta ordutegiei dagokienez, oraindik ere ez da nahikoa.
- h. Gabezia handiak daude gaueko mugikortasunean, asteburuetan eta gizarte-jarduerari lotutako zerbitzu berezietan.
- i. Egungo sareak ez ditu behar bezala betetzen nukleo txikiak, eta konponbide osagarriak behar ditu, hala nola eskarirako garraioa.
- j. Ereduak jauzi kualitatibo bat behar du integrazioan, Sodupe bezalako nodo intermodalak proposatuz eskualdeko kohesioa hobetzeko.

12.4. TXORIERRI MUNGIALDEA.

- a. Aurreproiektuak ez du bermatzen zerbitzua arratsalde/gauetan emango denik landa-eremuko funtsezko lineetan.
- b. Sareak ez du bermatzen benetako konektibitate funtzionalik enborreko zerbitzuen eta landagune sakabanatuen artean.
- c. Plangintza ez da behar bezala egokitzen itsasertzaren urtaroko eskarira (Bakio eta ingurua).
- d. Mungiako koordinazio intermodalaren gabeziak sistemaren eraginkortasun globala murrizten du.
- e. Transbordoak ez daude optimizatuta, eta gehiegizko itxaronaldiak eta konexio-galerak sortzen dituzte.
- f. Ereduak lerro zurrunetan zentratuta jarraitzen du, eta ez die ongi erantzuten lurralde sakabanatuei eta dentsitate txikikoei.
- g. Garraio publikoa eskuratzeko benetako zailtasunak daude oraindik korridore nagusietatik urrun dauden auzo eta guneeetan.
- h. Gaur egungo sistemak ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna errazten du lurraldeko eremu askotan.
- i. Ez dira behar bezala txertatzen mugikortasun malguko edo eskarirako garraioko irtenbideak.
- j. Ereduak ez du lurralde-mugikortasunaren ikuspegi integraturik, digitalik eta lankidetzazkorik.

12.5. NERBIOI ARRATIA DURANGALDEA.

- a. Aurreproiektuak ikuspegi jarraitua du, lurraldearen mugikortasun-behar errealei erantzuten ez diena.
- b. Maiztasunetan, ordutegietan eta estalduran gabeziak daude, batez ere Bilborekiko konexioetan.
- c. Ordutegia zabaltzeko eskaera argia dago, asteburuetan eta jaiegunetan gaueko zerbitzua barne.
- d. Sareak ez du bermatzen funtsezko zerbitzuetarako sarbide eraginkorrik, batez ere ospitaleetarako eta unibertsitateetarako.
- e. Hiriarteko konektibitatea ez da nahikoa, ez eskualde barruan, ezta inguruko lurraldeekin ere (Arrasate, Eibar).
- f. Sistemak ez ditu lehia-maiztasunak bermatzen ardatz giltzarrietan, erregularitasun handiagoa eskatzen baita (20-30 minuturo).
- g. Plangintzak ez du erabat aprobeztatzen intermodalitatearen potentziala, ezta trenbideak ardatz egituratzaile gisa duen eginkizuna ere.
- h. Lurralde-estalduraren gabeziak daude oraindik, eta auzoak eta udalerriak gaizki zainduta edo geldialdi egokirik gabe daude.
- i. Puntako orduetan eta zerbitzu espezifikoetan errefortzurik ez egoteak garraio publikoaren benetako erabilgarritasuna mugatzen du.
- j. Sistemak ibilgailu pribatuarekiko mendekotasun handia du, batez ere trenbide-alternatibarik gabeko landa-eremuetan.

12.6. URIBE KOSTA.

- a. Aurreproiektuak ez du bermatzen eskualdeko osasun-zerbitzu nagusia den Urdulizko Ospitalearekiko lotura zuzen eta eraginkorrik.
- b. Metroarekiko konexio-gabezia handiak daude oraindik, bai lurralde-estalduran, bai ordutegi-koordinazioan.
- c. Sistemak ez dio erantzuten hazkunde demografikoari, ezta hiri-garapen berriei ere, batez ere Sopelako zonaldeetan eta kostaldeko auzoetan.
- d. Sareak estaldura gabezia larriak ditu, auzo eta gune garrantzitsuak garraio publikoko zerbitzurik gabe utziz.
- e. Garraio-eskaintza ez dator bat itsasertzeko urtarokotasun handiarekin, ezta hondartzetarako mugikortasun-eskaera handiarekin ere.
- f. Maiztasunak ez dira nahikoak eta ez dira oso lehiakorak, batez ere funtsezko ardatzetan eta asteburuetan.
- g. Sareak ez du ordutegi zabal eta koordinaturik, eta mugatu egiten du garraio publikoaren benetako erabilera ordutegi goiztiarretan eta gauetan.
- h. Lineen egiturak ez du interkonektatutako sarerik eratzen, eta udalerrien eta nodo estrategikoen arteko zuzeneko konexioak falta dira.
- i. Geltokietan eta azpiegituretan irisgarritasun eta segurtasun arazoak daude, eta horrek eragina du zerbitzuaren kalitatean.
- j. Egungo ereduak ibilgailu pribatuaren erabilera errazten du garraio publikoaren aurrean, batez ere hondartzetarako sarbideetan eta eguneroko joan-etorrietan.

Horregatik guztiagatik, hau **ESKATZEN DUT**:

“Ezkerraldea Meatzaldea”, “Busturialdea Lea Artibai”, “Nerbioi Arratia Durangaldea”, “Txorierri Mungialdea”, “Enkarterri”, eta “Uribe Kosta” errepide bidezko bidaiarien erabilera orokorreko garraio erregularreko zerbitzu publikorako aurreproiektuei ALEGAZIOAK egindakotzat eta onartutzat jotzea.

Raul Méndez Urigoitia
EH Bilduko Bizkaiko Batzarkidea

Bilbon, 2026ko maiatzaren 22an.